

LAÁR TIBOR

A 19. századi osztrák- magyar vaskartell tanulságai

Az első világháborút követő 80 év alatt a 19. században megkötött osztrák-magyar vaskartell feledésbe merült, bár akkor a századforduló körül mintegy 3 évtizeden keresztül a magyarországi és ezzel egyben az egész Kárpát medencére kiterjedően a vasipar, valamint a gazdaság fellendülésének igen fontos támasza volt. A kartell jelentőségét hűen tükrözi a századforduló körül megjelent korrekt kortárs irodalom.

Az 1867-es kiegyezés korában Magyarország vasipara mind a nyugatabbra fekvő országokhoz, mind pedig a hazai igényekhez képest elmaradott volt. Az akkori viszonyokról egy 30 évvel később megjelent visszaemlékezés (1.) így ír: *„Miután az alkotmányunk 1867-ben helyreállt, az ipari tevékenység mintegy hosszú mély álomból csak lassan ébredt.”* Ezt egyébként számok is mutatják, akkor Magyarország vastermelése mintegy 100.000 t volt. Egy 1871-re vonatkozó közlés szerint (2.) a Monarchia vastermelése 800.000 t volt, ebből 122.300 t esett a magyar vasiparra, ami kb. 15 %-ot jelentett. Ebből az következett, *„hogy a kultúra legfontosabb közvetítőjét, a vasutakat osztrák, belga, német, francia sinekkel kellett kiépíteni. Valójában akkor a mi vas és gépgyártásunk piacát kiszolgáltattuk külföldnek.”* (1.).

A magyar vasgyártás 1880-ban lépett a nagyipari fejlődés útjára. Akkor a kormányzat elhatározta, hogy a kincstári vasgyárak irányítására a Pénzügyminisztériumban központi igazgatóságot állít fel. Az igazgatóság megszervezésével és vezetésével Kerpely Antalt, a selmeci Bányászati Akadémia tanszékvezető professzorát bízták meg miniszteri tanácsosi rangban. Az igazgatóság 1881.04.01-én kezdte meg a működését.

Ezzel párhuzamosan 1881.07.01-én fuzionált a Rimamurányi vasművek a Salgótarjáni Vasfinomító gyárral és mint tőkeerős vállalat, nagy lendületet adott a hazai vasiparnak.

A kincstári vasgyárak beruházása kiépítette a vasúti vonalat Besztercebánya – Rónic és Zólyombrézó között, amit akkor az élet útjának neveztek, mert az addigi lóvontatású szállítással nem lehetett volna a nagyipari fejlődés útjára lépni. Ezzel párhuzamosan megkezdték Vajdahunyadon a vasmű építését. Az első lépésben a nyersanyag szállítására az akkori időben a világ leghosszabb drótkötél pályáját építették ki 30.5 km-en az érc és a faszénnek a kohóhoz való szállítására. A készáru elszállítására 16 km-es elágazást építettek a Maros völgyében húzódó fővonalhoz.

A kincstári vasművek és a Rimamurány-Salgótarjáni rt. a 80-as években mintegy egyenlő kapacitással az ország legnagyobb vasművei voltak. A harmadik helyen az Osztrák-Magyar Államvasúttársaság resicai üze-me állott, ahol még 1878-ban üzembe helyezték az első Bessemer-konvertert. Ennek alapján tudta elvállalni a közúti híd megépítését Szegeden. Addig minden jelentősebb hidat Magyarországon, kezdve a Lánchídtól a Margithídon át a Déli összekötő hídig, külföldi vállalatok építettek.

Amikor a magyarországi vastermelés lendületbe jött és kezdte behozni elmaradását az osztrák, cseh és morvaországi vasiparral szemben, a nyugati országokban már a túltermelés jelei mutatkoztak, ami a Monarchia vasiparának összeomlásával fenyegetett. Az (1.) alatti írás szerint a verseny elkeseredett harccá fejlődött és minden áldozatos fejlesztési próbálkozás is hatástalannak bizonyult, a piaci árak az előállítási árak alá süllyedtek.

A teljes összeomlás elkerülésére előbb 1885-ben Witkowitz, Kladno, Teplitz, Trynietz és a Rima rt. ún. „tartóvas kartell” kötött. Egy évvel később májusban az Osztrák-Magyar Monarchia csaknem összes

vasművei vaskartellben állapodtak meg. Ennek létrejöttéhez az alábbi tényezők járultak hozzá:

- A vasipari üzemeket az állam nem támogatta, ezért azoknak hátrányos helyzetből kellett felvenniük a versenyt a tőkeerősebb és fejlettebb nyugati vasiparral;
- 1885-re a magyar vastermelés már elérte a 16 kg/fő szintet, ezzel a Monarchia nyugati felének 18 kg/fő szintjét megközelítette, így egyenrangú tárgyaló félnek elfogadták;
- A kiegyezés után a Habsburg kormányzat felszámolta az ellentéteket szító titkos rendőrségét, így a vasiparban dolgozók soknemzetiségű népessége felismerte édekközösségét.

A vaskartell védelme alatt, amit előnyös feltételekkel kötöttek meg, a magyar vasipar továbbfejlődött és a Kárpát-medence egészére kiterjedően az ipar, a vasúti közlekedés fejlődését, valamint a gazdasági vérkeringés élénkítését segítette elő. Mindezek hatására a Kárpát-medence gazdasági fejlődése az 1867-es kiegyezés és 1916 közötti mintegy fél évszázadban európai színvonalra emelkedett.(4.)

A millennium évében, 1896-ban megrendezett országos ipari vásár szemléltette Magyarország gazdasági fejlődésének eredményeit. Abban az évben október 4-én a császár és király jelenlétében avatták fel a Ferenc József (ma Szabadság) hidat. Érdeemes megjegyezni, hogy ez volt a budapesti hidak sorában az első, amelyet teljes egészében a magyar vasipar gyártott és épített. A hidat Feketeházy János pályadíjnyertes tervei alapján építették fel. (5., 6.)

Két évvel később a kormány elhatározta az Eskü téri híd megépítését. Figyelembe véve a feladat nagyságát, a kormány közös igazgatás alá vonta a Diósgyőri Vasgyárat és az Államvasutak Gépgyárát és az egyesített gyár vezetését bízta meg az újabb lánchíd vas- és acélszerkezetének gyártásával, valamint a híd felépítésével. A Diósgyőri gyár elvégezte azokat a fejlesztéseket, amelyekkel a híd anyagát sikeresen legyárthatták. A híd szerkezeti anyagának gyártása jó ütemben folyt, az utolsó tételeket 1901 végére leszállították és az Erzsébet hidat József főherceg jelenlétében 1903. október 3-án átadták a forgalomnak. A szép hídról két modell készült. Az egyik a Budapesti Közlekedési Múzeumban van, a másik a világ legszebb lánchídja felirattal Münchenben a Deutsches Museumban látható.

Az 1886-ban megkötött kartell-egyezmény azonban nem volt határozatlan időre érvényesítve, hanem azt három évenként meg kellett hosszabbítani. A millenniumi évben, 1896-ban bizonyos jelek előre vetítették, hogy a következő alkalommal három év múlva a kartellt nem hosszabbítják meg. Ez az előrejelzés aztán 1899-ben igaznak bizonyult. Ennek veszélyére Kerpely Antal 1897-ben megjelent írásában előre felhívta az illetékesek figyelmét. Őneki azonban már nem volt befolyása a dolgok menetére, mert 1897-ben nyugalomba vonult. Írásában kifejtette, hogy előnyös az, ha a vasipari nagyüzemek területileg megosztva ott maradnak, ahol a hozzájuk tartozó bányák és tüzelőanyag tartalékaik is vannak, hogy azzal ne kerüljenek egy monopol nagytőke kezébe, amihez már közel álltak a kartell előtti időben. Minthogy a nagykapitalista vállalatok és társaságok jobban bírják a versenyt, legtovább kitartanak, így tönkreteszik az útjukban álló, őket zavarókat, ami a kisebb üzemek pusztulásához vezet. Az ilyen helyzet sajnálatos módon először a munkásokat, majd azon keresztül a környező gazdákat, végül a kereskedőket sújtja. Az ilyen csapás következménye a munkaidő csökkentése, a szabadságolás, végül az elbocsátás. (12., 13.)

Kerpely A. előrejelzése bekövetkezett. A kartell-egyezmény felmondása után a kartell összeomlott, egyidejűleg gazdasági válság kezdődött. A Diósgyőri Vasgyár 1901-ben 1000 munkást bocsájtott el, ezen kívül több üzemet időszakosan leállított, számos munkást kényszerszabadságra küldött. Ez a csapás nem csak a munkásokat sújtotta. A hídszerkezet legyártásával és építésével megbízott főfelügyelő, SEEFEHLNER GYULA a gyár ilyen súlyos állapota miatti gondok hatására agyvérzést szenvedett, ami 1906-ban bekövetkezett korai halálát okozta.

A gazdasági krízis hatására a Rimamurány-Salgótarjáni rt. csökkentette a termelését, a dolgozókat karbantartási munkával foglalkoztatta. A tőkeerős nagyvállalat magához csatolta a versenyt nem bíró Andrassy Vasgyárat, az Union Lemezgyárat és a Hernádvölgyi Vasárugyárat.(9,)

A termelési krízis Magyarország egész gazdaságát érintette, ezért a magyar vasgyárak egy újabb kartell egyezményt készítettek elő. Minthogy a gazdasági krízis nem csak a magyar vasüzemeket, hanem a Monarchia korábbi kartelltagjait is érintette, 1902-ben újra asztalhoz ültek és június a 6-7-i tárgyalások eredményeképpen a Ternitzer Vas-és Acélgyár irodájában újra aláírták az osztrák-magyar vaskartellt. A kartell célja az alábbi:

- a túltermelés és az azzal járó árcsökkenés megelőzése,
- a kölcsönös támogatáson keresztül a külföldi konkurenciával szemben az érdekek védelme,
- alapkövetelmény, hogy a kartelltag vállalatok a korábbi termelési profiljukat megtarthassák, amit mindezideig teljesíteni tudtak. (10., 11.)

Ezzel az újlag megkötött egyezménnyel megszilárdult a termelés és a piaci helyzet, a fejlődés üteme ismét elérte a krízis előtti szintet. Vannak ugyan az osztrák-magyar kartell-egyezményt és tevékenységét elítélő közlemények is, az ilyenek azonban a tényleges szakmai helyzet ismerete nélkül íródtak(12.), ezért érdemes a következőket végiggondolni:

A XVI. századtól a XVII. század végéig tartó török háborúk és részleges megszállás a Kárpát-medence gazdaságát tönkretette, így az ettől nyugatra fekvő, a török háborúktól kevésbé érintett országokkal szemben hátrányos helyzetbe került. Ezt a hátrányt a Habsburg uralom következetesen fenntartotta. A térség balszerencséjére bizonyos visszahúzó erők a felzárkózásra indított kezdeményezéseket hátráltatni tudták. Érdemes felfigyelni arra, hogy amikor a XIX. század 20-as éveitől kezdve a felzárkózás eredményeket kezdett elérni, az Európán végigvonuló forradalmi hullámok 1848-ban Magyarországot is elérték, ahol a vér nélküli forradalom által megalakított alkotmányos kormányzat törvényes úton tartani akarta a felzárkózás lendületét. Akkor a szociális és gazdasági haladás legnagyobb ellenzője a visszahúzó erőket ezzel szembeállította és Magyarországot önvédelmi harcra kényszerítette, aminek a cári hadsereg által bekövetkezett leverésével az előrehaladást visszavetette.

A Königsgrätz-nél 1866-ban elszenvedett vereség után a Habsburg hatalom belátta, hogy az elnyomott keleti országrész elmaradottsága az egész birodalmat gyengíti, így aztán 1867-ben a kiegyezéssel törvényes lehetőséget adott a gazdasági fejlődésnek. A Kárpát-medencében mintegy 300 évig elkülönítetten élő, de újra egyesített többnemzetiségű népesség ki tudta használni a lehetőséget, így a vaskartell segítségével a fejlődés ütemét tekintve Európa leggyorsabban fejlődő országainak élvonalába jutott. Ebben az időszakban a Kárpát-medencében több mint 8.500 km vasútvonalat építettek. A fejlődési periódus kezdetén az Államvasutak Gépgyára létrehozta a Hídépítő Osztályt, amely ugyanezen idő alatt több mint 40 hidat épített a Kárpát-medence közlekedés-hálózatának kiépítéséhez. Ezt követően kitört az első világháború, majd a győztes nagyhatalmak a térség átrendezésével megtörték annak lehetőségét, hogy a soknemzetiségű népesség újból megkísérelje a felzárkózást. Jelenleg elméletileg megvan a térség felzárkózásának lehetősége, de a még mindig aktív visszahúzó erők a térségben szomszédságban és keveredetten együttélő nemzetek egyenjogúságának elismerését megtagadva, a nemzetek közötti feszültség szításával hátráltatják a térség egészséges gazdasági együttműködésének helyreállítását.

Azért érdemes felhívni a figyelmet az osztrák-magyar vaskartellre, annak eredményeire, mert konkrét adatokkal bizonyítható módon alátámasztja azt, hogy a közös érdekeiket felismerő és jó szándékkal együttműködő nemzetek előbbre juthatnak, mint egymást kölcsönösen gáncsolva külön-külön.

Jelenleg a térség országai, különös tekintettel a kohászatukra, potenciális konkurensei egymásnak és arra

törekcszenek, hogy fejlesztő lépéseiket a mások kárára tegyék meg. Belátható lenne, hogy ez a magatartás hosszú távon nem lesz sikeres.

Irodalom:

1. A. Kerpely: Az iparkartellekről. Különös tekintettel a vaskartellre.
Bányászati és Kohászati Lapok (BKL), 1897.11.
2. G.Liszkay: Tanulmányok a vas történelme körül.
Bányászati és Kohászati Lapok (BKL), 1871.p.55.
3. A.Wahlner: Magyarország bányá és kohóipara az 1896. évben.
Bányászati és Kohászati Lapok (BKL), 1896.p.400-402.
4. L.Kátus: Economic Growth in Hungary During the Age of Dualism (1867-1913)
Akadémiai Kiadó, Budapest, 1970.
5. T.Laár-L.Szabó: Feketeházy János szerepe a magyar hídépítés történetében.
Ea. MTA Szekció emlékülés, 1992.05.12
6. T.Laár-L.Szabó: Passage from the History of the Bridges of Budapest.
Conf.Proc., 07-11.09.1992. II. vol.p. 113.
7. A Diósgyőri Vas-és Acélárugyár története 1765-1910.
Miskolc, Szelényi és tsa. Nyomda 1910.
8. Der Lebenslauf von Gyula Seefehlner (Privatsammlung)
9. Berend T.Iván: Az Ózdi Kohászati Üzemek története
Ózd, Kohászati üzemek, 1980.
10. Text und Protokolle des im Jahr 1902. abgeschlossenen Kartells.
(Gießereimuseum) Öntödei Múzeum, Budapest
- 11.Dr.N.Baumgarten-Dr.A.Meszlényi: Kartellek, trösztök.
Grill Károly Kiadó, Budapest, 1906.
- 12.Laár T.: Az osztrák-magyar vaskartellről
Ea.: MTESZ TTB, Budapest, 1992.11.12
- 13.Varga Jenő: A magyar kartellek.
Világosság Nyomda, Budapest.
- 14.Kerpely A.: Magyarország vaskohászatának jelene és jövője.
Bányászati és Kohászati Lapok (BKL),1871.6. p.92-98.